Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9535**

14. Wahlperiode 25. 06. 2002

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (5. FStrÄndG) – Drucksachen 14/8448, 14/8911 –

Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 777. Sitzung am 21. Juni 2002 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 17. Mai 2002 verabschiedeten Gesetz die Einberufung des Vermittlungsausschusses gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus folgendem Grund zu verlangen:

Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 2 Abs. 4 FStrG)

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a ist § 2 Abs. 4 wie folgt zu fassen:

„(4) Eine Bundesfernstraße ist abzustufen, wenn sich ihre Verkehrsbedeutung geändert hat und die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind. Die Abstufung in die sich nach Landesrecht ergebende Straßenklasse setzt voraus, dass der hierfür zuständige Träger der Straßenbaulast zustimmt; der Zustimmung bedarf es nicht, wenn die zuständige Behörde die Abstufung aufsichtlich verfügt. Eine Bundesfernstraße ist einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Einziehung vorliegen."

Begründung

a) Die im Gesetz vorgeschlagene Regelung des § 2 Abs. 4 Satz 2 FStrG wird abgelehnt, da sie den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts im Urteil vom 3. Juli 2000 (2 BvG 1/96) widerspricht. Nach dieser Regelung wäre eine Bundesfernstraße einzuziehen, wenn nicht innerhalb eines Jahres nach Wegfall der Voraussetzungen von § 1 Abs. 1 FStrG eine Entscheidung über die Übernahme bzw. die Einstufung der Straße durch das betroffene Land getroffen wird.

   Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts gibt dem Bund jedoch nur die Möglichkeit, eine als Bundesfernstraße entbehrlich gewordene Straße dem Land nach Vereinbarung zur Übernahme zu überlassen. Es widerspräche diesem vom Bundesverfassungsgericht formulierten partnerschaftlichen Miteinander, das beide Seiten auf den Verhandlungsweg festlegt, diametral, wenn der einen Seite durch die schlichte Möglichkeit einer einseitigen Fristsetzung eine stärkere Verhandlungsposition eingeräumt würde. Damit würde – ungeachtet des öffentlichen Wohls – das Interesse des Bundes an Kosteneinsparungen zu Lasten der Länder und Kommunen einseitig in den Vordergrund gestellt.

   Zur Verdeutlichung der finanziellen Tragweite der von der Bundesregierung beabsichtigten Regelung ist auf Folgendes hinzuweisen:

   Die mit der Straßenbaulast verbundenen Aufgaben verursachen Kosten für Planen, Bauen, Erhalten und bauliches Unterhalten der Straßenbestandteile, die einschließlich der erforderlichen Mittel für Planung und Bauleitung auf insgesamt rund 36 000 Euro pro Kilometer Bundesstraße und Jahr geschätzt werden.

   Daneben muss davon ausgegangen werden, dass auch in einem relativ gut ausgebauten Straßennetz immer wieder weitere Investitionen erforderlich werden, wie z. B. für den Anbau von Radwegen, den Umbau von Kreuzungen und Einmündungen, die Errichtung von Lichtzeichenanlagen, für nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen sowie für Verbesserungen bei der Entwässerung. Als Erfahrungswert kann für solche Investitionen ein Zuschlag von 20 % zu den Erhaltungsaufwendungen angesetzt werden. Rechnet man den Aufwand für die laufende Unterhaltung (z. B. Wartung, Winterdienst) der Bundesstraßen von rd. 10 000 Euro pro Kilometer und Jahr hinzu, so ergeben sich insgesamt Kosten von mindestens 53 000 Euro pro Kilometer und Jahr.

Schreiben des Präsidenten des Bundesrates vom 21. Juni 2002 an den Vorsitzenden des Vermittlungsausschusses – mit Abdruck an den Präsidenten des Deutschen Bundestages.

b) Die umformulierte Fassung des § 2 Abs. 4 FStrG enthält dagegen eine umfassende, praxisgerechte Regelung im Einklang mit den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts.

§ 2 Abs. 4 behandelt zunächst die Fälle der Ab- bzw. Umstufung, die in der Praxis eine weit größere Bedeutung haben als die der Einziehung. Die Änderung der Verkehrsbedeutung und damit der Wegfall der Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG ist Voraussetzung für die Abstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht.

Gemäß Satz 1 und 2 kann die Abstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht nur mit Zustimmung des künftigen Straßenbaulastträgers erfolgen. Da sich die Umstufung einer Bundesstraße in eine Straße nach Landesrecht mit ihren Komponenten Abstufung und (Neu-)Einstufung an der Schnittstelle zwischen Bundeskompetenz und Landeskompetenz bewegt, muss hier zwangsläufig der konsensuale Weg gewählt werden, um den Interessen beider Beteiligter gerecht zu werden. Nur diese Lösung entspricht dem vom Bundesverfassungsgericht vorgezeichneten Weg der „Vereinbarung“.

Der letzte Halbsatz des Satzes 2 betrifft den Fall, dass eine Bundesstraße nicht in eine Landesstraße, sondern in eine Kreis- oder Kommunalstraße abgestuft werden soll und die betroffene Kreis- oder Kommunalbehörde eine Übernahme ablehnt. In diesem Fall soll die verweigerte Zustimmung dadurch ersetzt werden können, dass die zuständige Landesbehörde die Abstufung aufsichtlich verfügt.

Satz 3 regelt den unstreitigen Fall der Einziehung.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333